Deutscher Bundestag **Drucksache 18/13351**

18. Wahlperiode 18.08.2017

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Annalena Baerbock, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/13235 –

Sachstand bei der Planung der Ortsumgehung Lübben (B 87)

Vorbemerkung der Fragesteller

Der gültige Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen weist die Ortsumgehung Lübben im Verlauf der B 87 im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht (WB*) aus. Im Planfall 2030 wird lediglich eine Verkehrsbelastung von 5 000 Kfz je 24 Stunden prognostiziert. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis wird mit gerade 1,2 angegeben. Der Bau der 9,9 Kilometer langen Nord-West-Umfahrung von Lübben würde Kosten von 52,2 Mio. Euro verursachen.

Die geplante Trassierung wäre mit massiven Eingriffen in die wertvolle Kulturlandschaft verbunden. Die Ortsumgehung Lübben würde das UNESCO-Biosphärenreservat Spreewald durchschneiden und dabei Naturschutz- wie Flora- und Fauna-Habitat-Gebiete massiv beeinträchtigen. Das Straßenbauvorhaben hat einen Flächenbedarf von 20,8 Hektar; zuzüglich des Ausgleichsbedarfs wird eine Fläche von 83,2 Hektar beansprucht.

In der Stellungnahme des NABU-Kreisverbands Spreewald e. V. zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 konnte belegt werden, dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis des Straßenbauprojekts fehlerhaft ermittelt wurde und tatsächlich 0,85 beträgt. Das Vorhaben ist damit nicht bauwürdig. Das beauftragte Gutachterbüro RegioConsult (Marburg) zweifelt weiterhin die Entlastungswirkung der Ortsumgehung an, da ein hoher Anteil von Quell- und Zielverkehr zu erwarten sei. Die Gutachter monieren außerdem die unzureichende Alternativenprüfung, die aufgrund der geringen Verkehrsbelastung sowie der hohen naturschutzfachlichen Betroffenheit mindestens die Nullvariante und ggf. Null-Plus-Variante umfassen müsste (http://nabu-spreewald.de/wp-content/uploads/2016/06/Endfassung-Stellungnahme-RegioConsult-zum-BVWP-B87n-L%C3%BCbben.pdf).

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 17. August 2017 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. Liegt der Bundesregierung für die Ortsumgehung Lübben eine aktualisierte Kostenschätzung vor?

   Wenn ja, wie hoch werden die Kosten für den Bau der Ortsumgehung Lübben jetzt geschätzt, von wann ist die Kostenschätzung, und welche Veränderungen ergeben sich gegenüber der Kostenschätzung, die der Anmeldung des Vorhabens zum Bundesverkehrswegeplan 2030 zugrunde liegt?

Im neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 und dem seit Dezember 2016 geltenden neuen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2016 ist die Ortsumgehung (OU) Lübben dem Weiteren Bedarf mit Planungsrecht zugeordnet. Hierbei lagen Projektkosten in Höhe von 52,2 Mio. Euro zu Grunde. Die dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zwischenzeitlich vorliegende aktualisierte Kostenberechnung ermittelt Projektkosten in Höhe von 53,6 Mio. Euro.

2. Welche Kosten entfallen nach der letzten und ggf. aktualisierten Kostenschätzung auf die einzelnen Gewerke des Bauprojekts?

Hauptgruppenbezeichnung	Kosten in Mio. EUR (brutto)
Grunderwerb	1,978
Baustelleneinrichtung	2,459
Verkehrssicherung	0,084
Erdbau	10,345
Oberbau	6,898
Konstruktiver Ingenieurbau	22,708
Landschaftsbau	6,543
Ausstattung	2,081
Sonstige besondere Anlagen und Kosten	0,472

3. Hat die Bundesregierung Kenntnis von einer Überprüfung des Straßenbauprojekts durch den Bundesrechnungshof?

   Wenn ja, was war der Grund dafür, dass der Bundesrechnungshof das Vorhaben „Ortsumgehung Lübben“ überprüfte?

4. Welche Ergebnisse brachte die Überprüfung durch den Bundesrechnungshof nach Kenntnis der Bundesregierung, und welche Gesamtkosten hat der Bundesrechnungshof jetzt ermittelt?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Kenntnisse vor.

5. Hat die Bundesregierung Kenntnis von einem Kostensenkungskonzept für die Ortsumgehung Lübben, wie auf der Sitzung des projektbegleitenden Arbeitskreises (PAK) am 5. Juli 2017 berichtet wurde (vgl. www.deges.de/Projekte/Bundesfern-und-Landesstrassenprojekte/in-Brandenburg/B-87n-Ortsumgehung-Luebben/B-87n-Ortsumgehung-Luebben-K249.htm?

   Wenn ja, was ist der Anlass des Kostensenkungskonzepts, und welche Maßnahmen beinhaltet das Kostensenkungskonzept konkret?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

6. Welche Kostensenkungen lassen sich nach Kenntnis der Bundesregierung im Einzelnen erzielen (bitte jeweilige Kostensenkungsmaßnahme benennen)?

7. Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung der Fragesteller zu, dass die geplante Aufschüttung des Dammes bis unmittelbar an die Spree und der Verzicht auf eine stützenfreie Querung der Spree, wie sie auf der Sitzung des projektbegleitenden Arbeitskreises am 5. Juli 2017 als Kostensenkungsmaßnahme vorgestellt wurde, touristisch und naturschutzfachlich als problematisch zu bewerten ist und mithin nicht zu einer höheren Akzeptanz bei der örtlichen Bevölkerung und in der Tourismusbranche führen wird?

   Wenn nein, warum nicht?

8. Wurden zu der in Frage 7 genannten Kostensenkungsmaßnahme bereits Stellungnahmen der örtlichen Tourismusbranche eingeholt?

   Wenn ja, wer hat sich dazu positioniert?

   Wenn nein, warum nicht?

9. Berücksichtigt nach Kenntnis der Bundesregierung die letzte bzw. die ggf. aktualisierte Kostenschätzung den Umstand bereits vollumfänglich, dass die für die Dammbauweise notwendigen Baustoffe größtenteils nicht lokal zur Verfügung stehen?

10. Liegen nach Kenntnis der Bundesregierung bereits die Ergebnisse des Bodengrundgutachtens vor, und welche Auswirkungen haben diese auf die Kostenschätzung?

Die Fragen 5 bis 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Weiterentwicklung der bisherigen (Vor-)Planung durch die zuständige Straßenbauverwaltung bzw. die von ihr beauftragte DEGES erfolgte unter Einbeziehung auch der Stellungnahmen und Anregungen Dritter, z. B. im Rahmen des angesprochenen projektbegleitenden Arbeitskreises. Für im Zuge der Aufstellung von technischen Straßenbauentwürfen vorzunehmende Kostenaktualisierungen gilt das Wirtschaftlichkeitsgebot. Die fachliche Würdigung der dem BMVI zum Gesehenvermerk vorgelegten Fachunterlagen ist noch nicht abgeschlossen.

11. Wie ist die Bundesregierung mit den Stellungnahmen zur Ortsumgehung Lübben, namentlich der Stellungnahme des NABU-Kreisverbands Spreewald e. V. und der Bürgerinitiative Lübben-Treppendorf umgegangen, welchen Hinweisen auf Fehler und Korrekturen wurde nachgegangen, und welche Ergebnisse haben die Überprüfungen ergeben?

Im Rahmen deutlich erweiterten Öffentlichkeitsbeteiligung waren Stellungnahmen zu den Umweltwirkungen des neuen BVWP als Gesamtplan möglich. Die Stellungnahmen wurden ausgewertet und in die Gesamtplanerstellung einbezogen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

12. Hat die Bundesregierung die Hinweise auf die unzureichende Nutzen- und Kostenermittlung aufgegriffen und die Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses daraufhin aktualisiert?

    Wenn ja, was ist das Ergebnis?

    Wenn nein, warum nicht?

13. Hat die Bundesregierung die fehlerbehaftete Ermittlung des Umweltnutzens korrigiert?

    Wenn ja, welcher Nutzen ergibt sich jetzt?

    Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 12 und 13 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bei der Erstellung des BVWP wurde ein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 1,2 berechnet. Die Wirtschaftlichkeit der OU Lübben d. h. NKV größer 1, ist notwendige Voraussetzung für deren Realisierbarkeit und auch in der weiteren Planung kontinuierlich sicherzustellen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 5 bis 10 verwiesen.

14. Beabsichtigt der Vorhabenträger nach Kenntnis der Bundesregierung die Durchführung einer nach der Strategischen Umweltprüfung (SUP) vorgeschriebenen Alternativenprüfung, die innerörtliche Alternativen miteinschließt?

    Wenn ja, wann soll diese Prüfung stattfinden?

    Wenn nein, warum nicht?

15. Hält die Bundesregierung eine Alternativenprüfung im Sinne von § 15 des Raumordnungsgesetzes für verpflichtend?

    Wenn ja, was bedeutet dies für die Alternativenprüfung bei der Ortsumgehung Lübben?

    Wenn nein, warum nicht?

16. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung auf Basis der aktuellen Verkehrsprognose der Vorentwurfsplanung der Anteil des Ziel- und Quellverkehrs sowie den Binnenverkehrs in Lübben?

17. Hält es die Bundesregierung angesichts eines relevanten Anteils von Ziel- und Quellverkehr sowie des Binnenverkehrs und einer mittleren Verkehrsbelastung von lediglich 5 000 Kfz je 24 Stunden im Planfall 2030 für gerechtfertigt, mehr als 50 Mio. Euro zu verbauen?

18. Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung der Fragesteller zu, dass mit einem Bruchteil der veranschlagten Baukosten geeignete Maßnahmen im Bestand initiiert werden können, mit denen schneller und wirksamer Verbesserungen für die Anwohnerinnen und Anwohner entlang der Ortsdurchfahrt von Lübben erzielt werden können?

    Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 12 bis 18 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Durch Ausweisung des Vorhabens im BPL 2016 wird der Bedarf einer OU für Lübben festgestellt und – die weiterhin bestehende Wirtschaftlichkeit vorausgesetzt – der dafür notwendige Mitteleinsatz legitimiert.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 5 bis 10 verwiesen.

19. Welche Abschnitte der heutigen B 87 und B 115 innerhalb Lübbens sollen nach Kenntnis der Bundesregierung nach Bau der Ortsumgehung Lübben abgestuft, also aus der Baulast des Bundes entlassen werden?

20. Wer ist nach der Umwidmung der künftige Straßenbaulastträger der innerörtlichen Abschnitte der B 87 und B 115, und mit welchen jährlichen Kosten muss der neue Straßenbaulastträger für die Instandhaltung der besagten Abschnitte fortan rechnen?

Die Fragen 19 und 20 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Gemäß Bundesfernstraßengesetz sind nach Freigabe der neuen Ortsumgehung dann nicht mehr dem weiträumigen Verkehr dienende Abschnitte der B 87 und B 115 unverzüglich dem neuen Träger der Straßenbaulast nach Landesrecht zu übertragen. Der Träger der bisherigen Straßenbaulast (Bund) wird dafür einstehen, dass er die Straße in dem durch die Verkehrsbedeutung gebotenen Umfang ordnungsgemäß unterhalten und den notwenigen Grunderwerb durchgeführt hat.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333